Scris de **Claudia Marcu**

2025-10-22

Statul român își recunoaște eșecul. Și-a sabotat transportatorii rutieri și i-a îmbogățit pe turci și ucraineni

Măsura de suspendare a restituirii parțiale din acciza la motorină pentru transportatorii rutieri a provocat un adevărat dezastru economic, recunoaște Ministerul Finanțelor. Firmele românești au pierdut contracte importante în favoarea operatorilor din alte țări, iar alimentarea cu combustibil s-a mutat în Bulgaria și Ungaria, unde prețurile sunt mult mai mici. Transportatorii străini, în special turcii, dar și ucrainenii, pe care autoritățile se feresc să-i pomenească, circulă cu supratonaj și nu respectă nicio restricție, reducând timpul de transport la jumătate, la fel și cheltuielile. Între timp, 1.000 de firme de transport din România au dispărut.

Guvernul Bolojan vrea să compenseze cu 20 de bani litrul de motorină, dar tot rămâne cu 70 de bani mai scumpă decât în Bulgaria și Ungaria

În România, începând cu 30 martie 2024, a fost suspendată schema de ajutor de stat prin care transportatorii rutieri beneficiau de restituirea parțială a accizei suplimentare. Ca efect imediat, s-a observat o scădere semnificativă a alimentărilor cu motorină pe teritoriul României, deoarece operatorii aleg să alimenteze în alte state membre, înainte de a intra în țară, semnalează Ministerul Finanțelor.

Această practică este încurajată de diferențele mari de preț: în Bulgaria și Ungaria, de exemplu, se aplică doar acciza minimă europeană de 330 euro/1.000 litri, ceea ce

înseamnă că motorina este cu 179 euro/1.000 litri mai ieftină decât în România, mai exact cu 90 de bani mai puțin pe litru. Ca să reducă decalajul, ministerul a decis să acorde o compensație transportatorilor de 20 de bani pe litru, pe o perioadă limitată, fapt care nu are cum să împiedice alimentarea cu combustibili din țările vecine. Compensația se va acorda pentru motorina achiziționată începând cu 1 octombrie 2025 și până la 31 decembrie 2025, pentru 2.000 de operatori, iar bugetul total alocat este de 60 milioane de lei, cu plata până la 32 decembrie 2026. Ministerul Finanțelor consideră că cei 20 de bani vor conduce la evitarea creșterii prețurilor la transportul rutier de mărfuri și persoane și implicit a majorării prețurilor pentru alte produse și servicii, preîntâmpinând și o ăreorientare a transportatorilor în efectuarea alimentării cu carburant a mijloacelor de transport în alte state.

I-au falimentat!

Conform datelor Autorității Rutiere Române, în 2025 existau cu aproximativ 1.000 de operatori de marfă mai puțin decât în 2023. Dintre cele 47.148 de firme rămase, 83,5% dețin cel mult cinci autovehicule, iar 8,7% între șase și zece – microîntreprinderile fiind cele mai expuse la șocuri. În plus, din 2024 până în august 2025, toate vehiculele de peste 3,5 t au suportat costuri suplimentare de minimum 3.000 euro/unitate (tahograf G2 V2, calibrare, montaj, ITP), impuse de Pachetul Mobilitate 1 – cheltuieli neincluse până acum în tarife.

În ultimii ani, costurile au crescut accelerat: între 2018 și 2023, costul de operare a urcat cu 29% în transportul internațional și cu 39% pe piața națională. Din 2022, motorina reprezintă circa 40,5% din totalul cheltuielilor, pondere care s-a menținut în 2023-2024. În 2024-2025, doar influența salariului minim (+21%), a manoperei în service (+30%) și a scumpirii pieselor, asigurărilor RCA, CMR (Convenția privind contractul de transport internațional de mărfuri rutiere) și CASCO a ridicat costul mediu pe național cu încă 23%.

În același timp condițiile de finanțare s-au înrăutățit. La o marjă netă de profit de circa 5%, aceste niveluri se traduc în presiuni financiare insuportabile. În 2024 transportatorii au primit doar 40 € din acciza suplimentară de 136 €/1 000 l, pierzând astfel competitivitatea la licitații în fața firmelor de transport din Turcia, Spania, Polonia, Italia, Bulgaria, Ungaria etc. Unele companii mari din România cu 100% capital românesc și cu vechime de peste 25 ani în România au consemnat scăderi între 15- 20% ale cifrei de afaceri prin pierderea acestor contracte de transport, contracte pe care unele firme le aveau de peste 15 ani.

Concurență neloială

Deschiderea liniei de feribot între România și Turcia a generat un dezechilibru major pe rutele tradiționale de transport Turcia-România, România–Turcia și Turcia–Uniunea Europeană. Aceste curse sunt preluate, într-o proporție covârșitoare, de operatorii de transport din Turcia, care beneficiază de facilități semnificative la alimentarea cu combustibil în zonele libere din Turcia.

În plus, aceștia pătrund pe teritoriul României cu autovehicule dotate cu rezervoare duble de capacitate extinsă, ceea ce le permite să evite achiziția de motorină din România și să efectueze curse internaționale din România către alte state UE în condiții net favorabile și de asemenea, să circule fără marfă pe unul din sensurile internaționale. Contribuția

fiscală a operatorilor de transport străini, în special din Turcia, la bugetul de stat al României este extrem de redusă, în unele cazuri apropiindu-se de zero. De cele mai multe ori, aceasta se rezumă la plata unei roviniete valabile pentru o singură zi, în cuantum de aproximativ 11 euro. În opoziție, transportatorii români sunt obligați să achite integral toate taxele și accizele aferente, inclusiv contribuțiile pentru asigurări, întreținere, inspecții tehnice și fiscalitate locală, semnalează Ministerul Finanțelor.

Sat fără câini

În cazul aplicării restricțiilor de circulație instituite pe teritoriul României – fie pentru tonaj, fie estivale, fie în anumite intervale orare sau pe anumite sectoare de drum precum și cele pentru caniculă, transportatorii străini, printre care turcii și ucrainenii, în numeroase situații, nu respectă aceste reguli. Acest lucru este posibil deoarece sancțiunile aplicate pentru astfel de abateri sunt emise, în majoritatea cazurilor, de către Poliția Rutieră, iar potrivit prevederilor din Procesul-Verbal de Constatare a Contravenției (PVCC), amenzile trebuie achitate la trezoreria statului român.

”Fiind însă cetățeni străini, acești transportatori nu își achită aceste amenzi, iar în lipsa unui mecanism eficient de executare a sancțiunilor în afara teritoriului național, măsurile punitive rămân, în practică, fără efect. Această lipsă de conformare are efecte multiple. Pe lângă faptul că se încalcă prevederile legale aplicabile în România, acești operatori câștigă un avantaj semnificativ de timp: prin nerespectarea restricțiilor de circulație și a regimului legal de transport, își pot reduce durata livrărilor cu minimum o zi față de operatorii români, care respectă toate obligațiile legale. Acest avantaj de timp, coroborat cu costurile fiscale reduse și cu evitarea amenzilor, le conferă o eficiență sporită, consolidând astfel un cadru de concurență profund inechitabil în defavoarea firmelor de transport din România”, arată Ministerul Finanțelor.

A țipat și OMV

Efectele macroeconomice negative sunt vizibile în statisticile BNR: deficitul comercial cauzat de importuri devine tot mai dificil de acoperit prin excedentul de servicii. În primele două luni din 2025, deficitul de mărfuri a atins –5,4 mld. euro (+37,9%), iar excedentul de servicii s-a redus la +1,6 mld. euro (–10,4%). Pe ansamblul anului 2024, excedentul serviciilor de transport a scăzut la 4,69 mld. euro (–15,3%), pe fondul diminuării „intrărilor” la 9,4 mld. euro (–5%) și al creșterii „ieșirilor” la 4,7 mld. euro (+9,3%). De asemenea, în momentele în care România a majorat acciza la motorina și nu a aplicat imediat o schema de rambursare parțială a supra-accizei, într-o perioada de 3 luni a migrat în afara țării un volum de 13% din totalul alimentărilor cu motorină. Conform Raportului public OMV pe trimestrul 1/2025- vânzările totale de produse rafinate au scăzut cu 16,67% față de trimestrul 4 din 2024, ajungând la 1,2 milioane de tone. Compania menționează explicit: volumele mai mici de vânzări la motorină, în special pe piața internă, se datorează în principal cererii mai scăzute din partea operatorilor de transport profesional.